สสส สอจร.

คู่มือ

การสร้างความปลอดภัยทางถนน สำหรับนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ

(สำหรับสถานประกอบการที่**กำลังเริ่มต้น**)



สุพัตรา อรุณน
คำรณ นิ่มอนง

คู่มือการสร้างความปลอดภัยทางถน
สำหรับนิคมอุตสาหกรร
และสถานประกอบกา

(สำหรับสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้



บทนำ

คนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าหนึ่งหนึ่งหมื่นเจ็ดพันราย ต่อปี โดยกลุ่มเสี่ยงหลัก คือ กลุ่มวัยรุ่น วัยแรงงาน ที่ใช้รถจักรยานยนต์ และบาดเจ็บที่ศีรษะรุนแรงจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ข้อมูลสำนักนโยบายและยุทธศาสตร์กระทรวงสาธารณสุข ชี้ว่าค่าใช้จ่ายจากอุบัติเหตุทางถนนของกองทุนต่างๆ มีแนวโน้มลดลงเว้นกองทุนประกันสังคม**ที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นร้อยละ 11**

จากปี **2548** จำนวน **683.2** ล้านบาท

เป็น >

757.9 ล้านบาท ในปี **2551**



โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในกลุ่ม **รถจักรยานยนต์**

เพิ่มสูงขึ้นถึง **757.9** ล้านบาท

ส่งผลเสียต่อภาพลักษณ์และเศรษฐกิจของประเทศ

แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) โดยการสนับสนุนจากสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับภาคีเครือข่ายทั้งภาครัฐและภาคเอกชน ผู้ประกอบการธุรกิจ ท้องถิ่น ดำเนินงานป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนภายใต้กลไก ศปถ.จังหวัด อำเภอ ท้องถิ่น โดยมีภาคีภาคเอกชนร่วมผลักดันเชิงรุกผ่าน "มาตรการองค์กร" เกิดเป็นนวัตกรรมความร่วมมือระหว่างภาครัฐและเอกชน ในการสร้างความปลอดภัยควบคู่กับการสร้างวินัยให้แก่ลูกจ้างพนักงาน ซึ่งดำเนินการมาตั้งแต่ปี 2558 ถึงปัจจุบัน และพบว่า ตัวเร่งปฏิกิริยาสำคัญ คือ การมีนโยบายส่งเสริมจากผู้บริหารระดับสูง ทั้งในระดับพื้นที่และในหน่วยงานองค์กร

ดังนั้น หากสถานประกอบการมีการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กรอย่างเข้มข้นและจริงจังจะทำให้เกิดการขยายตัวในการสร้างความปลอดภัยควบคู่กับการสร้างวินัยให้แก่ลูกจ้างพนักงานในวงกว้างมากขึ้น และจะช่วยลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนน การบาดเจ็บหรืออัตราการเสียชีวิตจากการใช้รถใช้ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นตามมาด้วย

การใช้ประโยชน์จากคู่มือ

คู่มือการสร้างความปลอดภัยทางถนนสำหรับนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ (สำหรับสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้น) เหมาะสำหรับองค์กรที่มีความสนใจแต่เพิ่งเริ่มต้นดำเนินงาน โดยอาศัยความร่วมมือเข้ากับโครงการมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการโดย สอจร. ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. ซึ่งมีระยะเวลาและขอบเขตการดำเนินงานที่ชัดเจน



ความสำคัญของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการต่อการสร้างความปลอดภัยบนท้องถนน

ปัจจุบันประเทศไทยกำลังประสบปัญหาการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในทุกช่วงอายุ โดยเฉพาะในกลุ่มประชากรวัยแรงงาน ซึ่งการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสส่วนใหญ่มาจากการบาดเจ็บที่ศีรษะที่ก่อให้เกิดผลกระทบทางตรงและทางอ้อมสูงมากโดยเฉพาะผู้รอดชีวิตแต่กลายเป็นผู้พิการ

มาตรการที่จะช่วยลดความเสี่ยงจากการบาดเจ็บที่ศีรษะและลดความรุนแรงของอาการบาดเจ็บได้ก็คือ การส่งเสริมให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย โดยในประเทศสหรัฐอเมริกาพบว่าการสวมหมวกนิรภัยนั้น มีส่วนลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลลงได้มากกว่า 6,000 ดอลลาร์ต่อคน[1]

อย่างไรก็ดี ถึงแม้ประเทศไทยจะมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2535[2] เพราะทราบดีว่า เป็นมาตรการสำคัญที่จะนำไปสู่การเพิ่มปริมาณการสวมหมวกนิรภัย แต่จากข้อเท็จจริงการบังคับใช้กฎหมายมีอุปสรรคและช่องว่างมากมายทำให้การบังคับใช้ไม่ได้ผลดีเท่าที่ควร

ดังนั้น จากการประเมินสถานการณ์ จึงมีความจำเป็นอย่างยิ่งที่ นิคมอุตสาหกรรม สถานประกอบการ องค์กรหรือบริษัทต่างๆ จะเข้ามาเป็นส่วนขยายสำคัญให้กับทุกภาคส่วนเพื่อลดความสูญเสีย อาทิ เข้ามามีส่วนช่วยส่งเสริมความรู้ ความเข้าใจ รณรงค์ กระตุ้น กำกับติดตามพฤติกรรมเสี่ยงสำคัญด้วยมาตรการองค์กร ให้พนักงานเห็นถึงประโยชน์ที่จะได้รับ ร่วมตระหนักถึงคุณค่าในความปลอดภัยนี้ นำไปสู่การลดความสูญเสียทางตรงและทางอ้อมต่อพนักงาน ครอบครัว องค์กร และประเทศไทย

1 หมวกนิรภัย คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนน สำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ, ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ

2 กฎหมายข้อบังคับการสวมหมวกนิรภัย ตามประกาศของกฎกระทรวง ฉบับที่ 14 พ.ศ. 2535 ว่าด้วย พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 มาตรา 122 ระบุว่า ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์ โดยมีผลบังคับใช้ทั่วทั้งประเทศ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2538 เป็นต้นมา

ขอบเขตการดำเนินงานมาตรการองค์กรของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการที่เพิ่งเริ่มต้น

สำหรับองค์กรที่มีความสนใจแต่เพิ่งเริ่มต้นดำเนินงาน จุดมุ่งเน้นที่เป็นเป้าหมายหลัก และสำคัญมากต่อการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร คือการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะการบาดเจ็บที่ศีรษะ ซึ่งมีเป้าหมายดังนี้

01 **เพิ่มอัตราการใช้หมวกนิรภัย**สำหรับการใช้รถจักรยานยนต์ - บุคลากรในสถานประกอบการมีอัตราการสวมหมวกนิรภัย 100% ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย

02 **ลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิต**จากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ของบุคลากรในสถานประกอบการ

อย่างไรก็ดี การดำเนินงานในสถานประกอบการที่กำลังเริ่มต้นนี้ จะให้ความสำคัญกับการขับเคลื่อนมาตรการและกิจกรรมภายในขอบเขตของสถานประกอบการเป็นสำคัญ แต่ก็ไม่ได้จำกัดขอบเขตการดำเนินงานสำหรับสถานประกอบการที่มีความพร้อมที่จะขยายงานไปยังครอบครัวลูกจ้าง พนักงาน ชุมชน ตลอดจนหน่วยงานภายนอก (หากสนใจเพิ่มเติมดูรายละเอียดในคู่มือเล่มที่ 2 และ 3)

แนวทางการดำเนินงานเพื่อส่งเสริมมาตรการองค์กรที่เน้นการสวมหมวกนิรภัย 100%

การดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ ร่วมกับโครงการมาตรการองค์กรด้านความปลอดภัยทางถนนที่ดำเนินการโดย สอจร. ซึ่งได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สสส. งานจะแบ่งออกเป็น 2 จังหวะ คือ

จังหวะที่ 01

กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สสส.) ซึ่งจะมุ่งเน้นไปที่การสร้างความเข้าใจเชิงนโยบาย การเข้าพบและสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กรในฐานะผู้เชื่อมประสาน การสนับสนุนเครื่องมือสำรวจและจัดเก็บข้อมูล การติดตามเสริมพลัง และการผลักดันผลลัพธ์ไปสู่การสื่อสารสาธารณะ รวมทั้งให้รางวัลและนำรูปธรรมไปสู่การเชื่อมกลไกความปลอดภัยทางถนนในระดับอำเภอหรือจังหวัด

จังหวะที่ 02

ขั้นตอนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ เป็นกิจกรรมที่ทางองค์กรจะต้องปฏิบัติการตั้งแต่การเตรียมทีมคณะทำงานไปสู่การกำหนดมาตรการหรือแนวทางปฏิบัติการ จนเกิดรูปธรรมตามผลลัพธ์ที่กำหนดไว้

จังหวะที่ 1 กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สสส.)

การดำเนินงานจังหวะที่ 1 กิจกรรมหลักของหน่วยงานสนับสนุน (สอจร. , สสส.) ผู้ที่ดำเนินงานหลักจะประกอบด้วย ทีม สอจร.ส่วนกลาง และทีม สอจร.ภาค ที่บูรณาการการทำงานกับพี่เลี้ยง สอจร.ระดับจังหวัด โดยกิจกรรมที่ดำเนินงานจะประกอบด้วย

01 | การจัดเวทีสร้างความเข้าใจ โดย สอจร.ส่วนกลาง ในการนำเสนอแนวทางการดำเนินงานโครงการภาพรวมไปสู่การทำงานในระดับภาค – ระดับจังหวัด

02 | ทีม สอจร.ภาค และพี่เลี้ยง สอจร.ระดับจังหวัด ทบทวนต้นทุนเดิมในการทำงานและจัดทำข้อมูลส่วนกลางเพื่อใช้วางแผนและกำกับติดตามการดำเนินงานตลอดโครงการ

03 | การค้นหาสถานประกอบการและนิคมอุตสาหกรรมที่สนใจเข้าร่วมโครงการ

- การใช้ต้นทุนเครือข่ายเดิมที่ดำเนินงานในจังหวัด
- การประสานงานร่วมกับสวัสดิการและคุ้มครองแรงงานจังหวัด – ภาคีหน่วยงาน

04 | การเข้าพบผู้บริหารของสถานประกอบการเพื่อชี้แจงเป้าหมายและผลลัพธ์ที่จะได้จากการร่วมดำเนินงานมาตรการองค์กร

05 | การประชาสัมพันธ์เผยแพร่สู่สาธารณะเพื่อรับสมัครสถานประกอบการที่สนใจ

06 | สัมมนาเชิงปฏิบัติการเพื่อแลกเปลี่ยนเรียนรู้และเพื่อทำความเข้าใจในคู่มือแนวทางปฏิบัติและกระบวนการ

07 | เวที Kick off และปฐมนิเทศเพื่อมอบนโยบายในการดำเนินงานของจังหวัด

08 | การสร้างกระแสเพื่อก่อให้เกิดการตื่นตัวต่อการดำเนินงานมาตรการองค์กร

09 | การสนับสนุนให้นิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการจัดทำข้อมูลพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์และรถยนต์ก่อน-หลัง ดำเนินงาน (มีแบบฟอร์มให้กับสถานประกอบการตั้งแต่เริ่มต้น) เพื่อให้ได้ดัชนีที่จะใช้เปรียบเทียบความเปลี่ยนแปลง (Baseline Indicators) ที่สามารถนำไปใช้ในการติดตามและประเมินผลของการดำเนินงานในอนาคต

10 | สนับสนุนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ

- การลงพื้นที่ติดตามนิเทศและการเสริมพลังสถานประกอบการในการทำงาน

- การพัฒนาศักยภาพและเพิ่มความสามารถผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.วิชาชีพ ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน ผ่านกิจกรรมที่ดำเนินงานของทีม สอจร.ภาค , สอจร.ส่วนกลาง

11 | การนำข้อมูลมาสู่การวิเคราะห์และประเมินผล

12 | ผลักดันผลลัพธ์และรูปธรรมการดำเนินงานสู่สาธารณะและมอบรางวัลให้กับนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการที่ดำเนินงานเข้มข้น (ประสานการทำงานร่วมกับ สอจร. ส่วนกลาง)

จังหวะที่ 2 ขั้นตอนการดำเนินงานของนิคมอุตสาหกรรมและสถานประกอบการ

ขั้นตอนที่ 01 การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์กรเพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการขับเคลื่อนงานมาตรการองค์กร และกำหนดเป็นนโยบายในการดำเนินงาน

ขั้นตอนที่ 02 การวางแผนและเตรียมทีมงานให้พร้อมทั้งในระดับของนิคมอุตสาหกรรม และสถานประกอบการ รวมถึงทีม สอจร. ที่จะเข้าไปหนุนเสริมการทำงาน (การจัดทำแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงกับนโยบาย)





▶▶ การจัดตั้งคณะทำงาน
เพื่อทำหน้าที่กำหนดกรอบและพัฒนานโยบายที่เหมาะสม การกำหนดบทบาทให้สมาชิกในทีม โดยพิจารณาจากบุคลิกและความเชี่ยวชาญของแต่ละบุคคล เพื่อให้การดำเนินงานเป็นไปด้วยความราบรื่น



▶▶ กำหนดเป้าหมายที่มีความชัดเจน และเป็นเป้าหมายที่จะนำไปสู่การกำหนดแนวทางการปฏิบัติการได้จริง เช่น ลูกจ้างและพนักงานทุกคนต้องสวมหมวกนิรภัย 100% อย่างจริงจัง ภายใน 1 ปี หรือ อัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่เกิดจากศีรษะได้รับการกระทบกระเทือนจากอุบัติเหตุทางถนนลดลง 80%

▶▶ การกำหนดวัตถุประสงค์
ซึ่งควรมีความเฉพาะเจาะจง
นำไปสู่การปฏิบัติได้จริง ประเมินได
และต้องอยู่บนพื้นฐานของความจริ
ในการดำเนินงาน



▶▶ การกำหนดตัวชี้วัดการปฏิบัติงา
ในการทำงานโดยต้องมีตัวชี้วัดว่
มาตรการที่กำหนดนั้น ประสบความ
สำเร็จหรือไม่ ซึ่งการกำหนดตัวชี้วั
ควรสอดคล้องกับเป้าหมาย แล
มาตรการที่กำหนดโดยต้องมีเป้าหมา
ที่ชัดเจนและควรเป็นเป้าหมายที่ตร
กับความเป็นจริง เช่น

- **การวัดขอบเขต**การรับรู้เกี่ยวกับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย
- **การวัดสถิติ**ของการสวมหมว
  นิรภัยเปรียบเทียบ ก่อน – หลั
- **การวัดจำนวน**ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในรอบปีหลังจากบังคับใช้มาตรการ



ตัวอย่างตัวชี้วัด

วัตถุประสงค์	ตัวชี้วัดการปฏิบัติงาน	ค่าเริ่มต้น	ค่าเป้าหมาย
เพื่อเพิ่มการรับรู้เกี่ยวกับมาตรการองค์กร - การสวมหมวกนิรภัย	① ความถี่ในการดำเนินงาน ② ความรู้และทัศนคติที่เกิดขึ้นต่อพนักงาน	① ไม่เคยดำเนินงาน ② ไม่ให้ความสำคัญ	① เดือนละ 1 ค ② ตระหนักและ ความรู้เพิ่มข
เพื่อเพิ่มอัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ 100%	อัตราการสวมหมวกนิรภัยสำหรับผู้ใช้รถจักรยานยนต์	<10%	100%
เพื่อลดอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุของผู้ใช้ (ผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้าย) รถจักรยานยนต์ในสถานประกอบการ	① จำนวนผู้บาดเจ็บที่ศีรษะที่เข้ารับการรักษา ② จำนวนผู้เสียชีวิตจากการไม่สวมหมวกนิรภัยขณะใช้รถจักรยานยนต์	สถิติก่อนดำเนินการ	สถิติในรอบปีที่ดำเนินการ



ขั้นตอนที่ 03

การทบทวนข้อมูลและการระดมสมองในการแก้ไขปัญหา (สำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย)



สำรวจ ประเมิน วิเคราะห์สถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยในองค์กร เพื่อให้เข้าใจถึงขอบเขตของปัญหาที่มีอยู่ (ดูตัวอย่างแบบฟอร์มด้านท้ายกิจกรรม)

- การใช้แบบฟอร์มสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัย ต้องกำหนดจุดจัดเก็บและช่วงเวลาในการจัดเก็บ ทั้งก่อนและหลัง (จุดเดิมและเวลาเดิม)



การจัดวงประชุมกลุ่มย่อยในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นต่อสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนร่วมกันระหว่างหัวหน้างานและพนักงาน



การวิเคราะห์ข้อมูลและนำข้อมูลมาใช้ประกอบในการกำหนดมาตรการในการแก้ไขปัญหา

- การเลือกใช้ข้อมูลเพื่อสร้างการรับรู้และความตระหนักรู้
- การเลือกใช้ข้อมูลเพื่อมาออกแบบในการกำหน
มาตรการแก้ไขปัญหา

ขั้นตอนที่ 04

การอบรมเพื่อส่งเสริมความรู้ด้านคว
ปลอดภัยทางถนน โดยเฉพาะการสว
หมวกนิรภัยให้แก่พนักงาน

ขั้นตอนที่ 05

การกำหนดมาตรการองค์กรในการ
สวมหมวกนิรภัย 100% และการกำห
มาตรการเฝ้าระวัง พร้อมทั้งการสื่อส
ประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจ
ต่อแนวทางการปฏิบัติ



กำหนดแรงจูงใจเชิงบวก การ
รางวัลการชื่นชมหรือการกำห
แนวปฏิบัติด้านความปลอดภั
ส่งผลต่อการพิจารณาเงินเดื
ค่าตอบแทนและสวัสดิการต่า



กำหนดมาตรการที่มีบทลงโ
ที่ชัดเจน เช่น

- กำหนดบทลงโทษภาคทัณฑ์สำหรับพนักงานที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือให้มีผลต่อการขึ้นเงินเดือน ค่าตอบแทนและสวัสดิการต่างๆ
- การส่งตัวพนักงานที่ถูกจับกุมจากการไม่สวมหมวกนิรภัยเข้ารับการอบรมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อให้ตระหนักถึงความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น



ขั้นตอนที่ 06

การส่งมอบแนวคิดขององค์กรสู่พนักงาน ซึ่งสามารถดำเนินการได้หลายรูปแบบ เช่น



ควรมีการจัดสัมมนาหรือประชุมที่ชี้แจงพนักงานทางองค์กรตระหนักถึงปัญการไม่สวมหมวกนิรภัยขพนักงานและเน้นย้ำถึงความห่วงใยที่ทางองค์กรมีตพนักงานและครอบครัวเพื่อพนักงานเปิดรับข้อบังคับหมาตรการลงโทษที่กำลังมีขึ้นในอนาคตและเพื่อเป็นกสนับสนุนให้ฝ่ายปฏิบัติกทำหน้าที่ได้สะดวกขึ้น



จัดให้มีการอบรม เพื่อกระตให้พนักงานเห็นความสำคัของนโยบายดังกล่าว

ขั้นตอนที่ 07

เริ่มปฏิบัติการตามมาตรการองค์กรกำหนดและเฝ้าระวัง องค์กรควรดำเนการให้มาตรการบทลงโทษเป็นภาพในสายตาพนักงาน ยกตัวอย่างเช่น



การให้มีเจ้าหน้าที่ด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะหรือตำแหน่ง "ผู้ตรวจจับ" คอยดูแลตักเตือนให้พนักงานสวมหมวกนิรภัยอย่างถูกต้องและเพื่อช่วยลดแรงต้านที่พนักงานอาจมีต่อเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัย (รปภ.)



มีการบันทึกภาพและข้อมูลผู้ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือกระทำผิดกฎจราจรในองค์กรส่งให้คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุเป็นประจำทุกสัปดาห์ แล้วนำส่งหัวหน้าแผนกหรือฝ่ายต่างๆ ที่เป็นต้นสังกัดของพนักงาน เพื่อดำเนินการตักเตือนหรือลงโทษตามมาตรการที่องค์กรกำหนดไว้



ขั้นตอนที่ 08

การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม พร้อมจัดกิจกรรมเสริมเพื่อกระตุ้นให้เกิดการดำเนินงานตามมาตรการอย่างต่อเนื่อง เช่น

การจัดประกวดบุคคลต้นแบ
ภายในองค์กร

การปรับสภาพแวดล้อมที่มีคว
ปลอดภัยในการขับขี่

การเพิ่มทางเลือกในการเดินท
ไปยังสถานประกอบการ

การเสริมความรู้และเทคนิค
เครื่องมือจากหน่วยงานภายน
ให้กับพนักงาน

การส่งเสริมให้ตรวจสภาพร
จักรยานยนต์ของพนักงานเดื
ละ 1 ครั้ง หากพบความผิดป
ให้ดำเนินการซ่อมบำรุงทันที

จัดกิจกรรมส่งเสริมทักษะกา
ขับขี่ปลอดภัย กิจกรรม

วันรณรงค์ภายในและภายนอ
องค์กร กิจกรรมที่ส่งเสริมใ
ทุกคนมองเห็นความสำคัญข
การป้องกันอุบัติเหตุร่วมกัน

การอบรมบุคลากรจากแผน
ฝ่ายต่างๆ ในองค์กรเพื่อเป็
แกนนำช่วยเฝ้าระวังการป้อง
อุบัติเหตุ

อื่น ๆ

ขั้นตอนที่ 09

การประสานขอความร่วมมือจากภาคีภายนอก เช่น ขอให้เจ้าหน้าที่ตำรวจตั้งจุดตรวจสกัดบริเวณหน้าองค์กร หรือในบริเวณใกล้เคียงเมื่อพนักงานกระทำผิดกฎจราจร และส่งรายชื่อให้คณะทำงานป้องกันอุบัติเหตุขององค์กรทราบหรือขอความร่วมมือให้พนักงานนำภาพถ่ายครอบครัวติดตัวไว้ขณะขับขี่เพื่อเตือนสติไม่ให้ประมาท เป็นต้น

ขั้นตอนที่ 10

การประชุมติดตามผลเพื่อใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการนำมาสู่การแก้ไขปัญหา โดยการสำรวจตัวแปรที่เกี่ยวข้อง เช่น ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากรถจักรยานยนต์ ยอดขายหมวกนิรภัยรอบๆ องค์กร แล้วนำมาเปรียบเทียบกับปริมาณที่สำรวจไว้ในตอนแรก เพื่อประเมินผลว่ามาตรการขององค์กรมีประสิทธิภาพหรือไม่ และวิเคราะห์จุดที่ต้องพัฒนา

ขั้นตอนที่ 11

การถอดบทเรียนและจัดกิจกรรมถ
ความรู้ พร้อมทั้งการสื่อสารสาธารณ
ซึ่งในขั้นตอนนี้ มักดำเนินการร่วมกั
เครือข่าย สอจร. รวมถึงกลไก
ภายนอกอื่นๆ เข้ามาร่วมดำเนินการ



2 จังหวะขับเคลื่อนการดำเนินงาน

มีระบบกำกับติดตามนำเสนอผลกระทบ
สอดส่องหาวิธีการแก้ปัญหาตามกระบวนการ P-D-C-A

จังหวะที่ 01

กิจกรรมหลักของ "หน่วยสนับสนุน"

1. เวที Kick Off / ปฐมนิเทศมอบนโยบาย
2. สร้างกระแส
3. พัฒนาระบบข้อมูล สู่การวิเคราะห์และประเมินผล
4. พัฒนาศักยภาพเพิ่มขีดความสามารถผู้บริหาร หัวหน้างาน จป.วิชาชีพ



ยุทธวิธี การสร้างความเข้มแข็ง "5ส 5ช"

ส : สารสนเทศ	ช : ชง
ส : สุดเสี่ยง	ช : ชม
ส : สหสาขา	ช : เชื่อม
ส : ส่วนร่วม	ช : ช้อน
ส : สุดคุ้ม	ช : เช็ค

จังหวะที่ 02

ขั้นตอนการดำเนินงานของ "สถานประกอบการ"

1. การสร้างความเข้าใจกับผู้บริหารองค์ก
2. การจัดทำแผนบูรณาการที่เชื่อมโยงกับนโยบาย
3. การทบทวนข้อมูลและการระดมสมองในการแก้ปัญหา
4. การอบรมเพื่อส่งเสริมความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนน
5. การกำหนดมาตรการองค์กร และการกำหนดมาตรการเฝ้าระวัง
6. การส่งมอบแนวคิดขององค์กรสู่พนักงาน
7. เริ่มปฏิบัติการตามมาตรการองค์กรที่กำหนดและเฝ้าระวัง
8. การสร้างสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม
9. การประสานขอความร่วมมือจากภาคีภายนอก
10. การประชุมติดตามผลเพื่อใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ในการนำมาสู่การแก้ไขปัญ
11. การถอดบทเรียนและจัดกิจกรรมถอดความรู้

แนวคิดและทฤษฎีที่ใช้ในการดำเนินงาน

01

แนวคิดกลยุทธ์และปฏิบัติการในงานส่งเสริมสุขภาพแนวใหม่

ที่เน้นมิติทางสังคมและสิ่งแวดล้อม อย่าง "กฎบัตรออตตาวา" (The OTTAWA Charter) ซึ่งเป็นกลยุทธ์สำคัญในการส่งเสริมสุขภาพในทุกมิติเพื่อให้มนุษย์เราสามารถใช้ศักยภาพของตนในการทำให้สุขภาพดีให้นานที่สุดในวงชีวิตซึ่งกฎบัตรออตตาวาบัญญัติว่า การส่งเสริมสุขภาพ หมายถึง กระบวนการส่งเสริมให้ประชาชนเพิ่ม สมรรถนะ ในการควบคุม และปรับปรุงสุขภาพของตนเอง ในการบรรลุซึ่งสุขภาวะอันสมบูรณ์ ทั้งทางร่างกาย จิตใจ และสังคม

02

แนวคิดการสร้างการมีส่วนร่วม

หลักการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชน หมายถึง การเปิดโอกาสให้ประชาชนและผู้ที่เกี่ยวข้องทุกภาคส่วนของสังคมได้เข้ามามีส่วนร่วมกับภาคราชการนั้น International Association for Public Participation ได้แบ่งระดับของการสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนเป็น 5 ระดับ การร่วมให้ข้อมูลข่าวสาร การร่วมรับฟังความคิดเห็น การร่วมตัดสินใจ การให้ความร่วมมือ และการร่วมเสริมอำนาจแก่ประชาชน

โดยการมีส่วนร่วมเชิงสร้างสรรค์นั้น เป็นกระบวนการที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความเข้าใจซึ่งกันและกัน ด้วยการสื่อสารสองทางอย่างทั่วถึง นำไปสู่ความเข้าใจ เรื่องสิทธิและหน้าที่ การเสียสละประโยชน์ส่วนตน เพื่อประโยชน์ส่วนรวม ด้วยเหตุนี้โครงการจึงมักจะเป็นที่พึงพอใจของทุกฝ่าย ประหยัดค่าใช้จ่าย เกิดการใช้ทรัพยากรร่วมกัน มีการแบ่งภาระหน้าที่ความรับผิดชอบ และเป็นจุดตั้งต้นของการพัฒนาโครงการในด้านอื่นต่อไป

03 หลักการดำเนินงานตามแนวคิด “สามเหลี่ยมเขยื้อนภูเขา”

การจัดการความรู้เพื่อเคลื่อนสิ่งยากโดยการจัดการให้มีการสร้างความรู้ และจัดการให้มีการเรียนรู้ร่วมกัน ที่เรียกว่า "การเรียนรู้ร่วมกันในการปฏิบัติ" ในการนี้ต้องมี "หน่วยจัดการความรู้ที่เป็นอิสระ" ที่จัดกระบวนการเรียนรู้ดังกล่าวข้างต้นที่ไม่มีผลประโยชน์แอบแฝงของใคร นอกจากผลประโยชน์ของส่วนรวมเท่านั้น ซึ่งสามมุม ประกอบด้วย

มุมที่ 01
การสร้างความรู้ด้วยการวิจัยเพื่อหาความรู้ในการแก้ปัญหาสังคมที่ต้องการการวิจัย

มุมที่ 02
การเคลื่อนไหวทางสังคม หมายถึงการที่สังคมเข้ามาร่วมเรียนรู้ร่วมบอกความต้องการ

มุมที่ 03
อำนาจรัฐหรืออำนาจทางการเมือง เป็นผู้ใช้อำนาจรัฐบริหารการใช้ทรัพยากรของรัฐ และเป็นผู้ออกกฎหมายมาบังคับใช้ให้เป็นไปตามความรู้นั้นๆ





04 ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย

ทฤษฎี INN การสร้างเครือข่าย มีความหมายดังนี้ โดย I มาจากคำว่า Individual หรือปัจเจกบุคคลที่มีจิตสำนึกในศักดิ์ศรีและคุณค่าความเป็นคน N มาจากคำว่า Nodes หรือการรวมกลุ่มที่มีวัตถุประสงค์ร่วมกัน รวมตัวกันทำเรื่องดีๆ และ N มาจากคำว่า Networks หรือเครือข่ายเชื่อมโยงกัน ระหว่างบุคคลและเครือข่าย ทั้งนี้ INN เป็นโครงสร้างที่คนไทยทุกคน ทุกกลุ่ม ทุกองค์กร ทุกสถาบัน จะร่วมปฏิรูปประเทศไทย ทั้งที่แยกกันทำและเชื่อมโยงกันทำให้เต็มประเทศก็จะสามารถทำเรื่องยากๆ ได้

05 หลักการดำเนินงาน PDCA

หลักการดำเนินงาน PDCA หรือที่เรียกว่าวงจรเดมิง (อังกฤษ: Deming Cycle) หรือวงจรชูฮาร์ต (Shewhart Cycle) คือ วงจรการควบคุมคุณภาพ ประกอบด้วย

1. Plan (วางแผน) การวางแผนการดำเนินงานอย่างรอบคอบ
2. Do (ปฏิบัติตามแผน) การดำเนินการตามแผน
3. Check (ตรวจสอบการปฏิบัติตามแผน) การประเมินแผน
4. Act (ปรับปรุงแก้ไข) การนำผลการประเมินมาพัฒนาแผน เป็นการนำผลการประเมินมาวิเคราะห์ว่ามีโครงสร้าง หรือขั้นตอนการปฏิบัติงานใดที่ควรปรับปรุงหรือพัฒนาสิ่งที่ดีอยู่แล้วให้ดียิ่งขึ้นไปอีก และสังเคราะห์รูปแบบการดำเนินการใหม่ที่เหมาะสมสำหรับการดำเนินการในปีต่อไป

06 หลักการและแนวทางในการดำเนินงานของ สอจร. ประกอบด้วย

หลักการดำเนินงาน 5ส.

1. **สารสนเทศ(Information)** การพัฒนาและจัดการระบบข้อมูลที่เอื้อประโยชน์กับการดำเนินงาน ที่จะชี้ให้เห็นถึงขนาดของปัญหา รวมทั้งการเปลี่ยนแปลงตามเวลาของปัญหา
2. **สุดเสี่ยง (Priority)** การเลือกจากปัญหาสาเหตุที่สำคัญมีความเสี่ยงสูงมาดำเนินการก่อน เป็นการให้ความสนใจเป็นพิเศษกับกลุ่มเสี่ยงและสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตรายมาก
3. **สหสาขาวิชาชีพ (Multidisciplinary)** การดำเนินงานต้องร่วมมือกันหลากหลายสาขาวิชาชีพ เพื่อร่วมกันป้องกันและแก้ไขปัญหา จึงจะเกิดผลลัพธ์เห็นเป็นรูปธรรม
4. **สุดคุ้ม (Cost effective)** การเลือกมาตรการที่ดำเนินการที่คุ้มค่า มีความเป็นไปได้
5. **ส่วนร่วม คนในพื้นที่ชุมชนและภาคีคนทำงาน (Community participation)** มีส่วนร่วมในทุกกระบวนการทำงานเริ่มตั้งแต่มีส่วนร่วมในการคิด วางแผน ดำเนินงานและประเมินผล

หลักการดำเนินงาน 5ช.

ประกอบด้วย การ เชื่อม คือ กระบวนการชักชวนภาคีคนทำงานให้ได้มารู้จักกัน “คนที่ใช่” สำหรับงานอุบัติเหตุ คนที่เกาะติดกับการทำงาน โดยใช้ข้อมูลหรือสถานการณ์อุบัติเหตุในพื้นที่ ตามด้วยกระบวนการช้อน คือกระบวนการสรุปประเด็นร่วมกันของภาคีเครือข่าย เมื่อได้ประเด็นแล้วเราจะ “ช้อน” ข้อมูลที่ใช่เข้ากระบวนการต่อไป คือ ชง หรือกระบวนการเสนอผลงานเพื่อขยายผล จากนั้นจะเป็นการ ชม หรือการให้กำลังใจภาคีเครือข่ายที่ทำงานร่วมกัน โดยการ “ชื่นชม” ผลความสำเร็จ สุดท้าย เราจะ เช็ค หรือ การทำให้เกิดกระบวนการตรวจสอบและประเมินผลการทำงานเป็นระยะๆ ตั้งแต่เริ่มดำเนินงาน จนสิ้นสุด

ตัวอย่างแบบฟอร์มสำรวจข้อมูล ก่อน – หลัง ดำเนินงา

แบบสำรวจข้อมูลทั่วไป และสถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุฯ ของบุคลากรในองค์กร

☐ ก่อน ☐ หลังการดำเนินการ

วันที่สำรวจ ....

ชื่อหน่วยงาน .... จังหวัด ....

ชื่อผู้สำรวจ .... ตำแหน่ง .... แผนก ....

รายละเอียด	จำนวน
จำนวนบุคลากร	
1. เพศชาย	....
2. เพศหญิง	....
จำนวนยานพาหนะ	
1. รถจักรยานยนต์ (คัน) มี/ไม่มี พรบ. (คัน)	..../........
2. รถยนต์ (คัน)	
3. ยานพาหนะขององค์กร - รถรับส่งพนักงาน รถตู้ ฯลฯ (คัน) เข็มขัดนิรภัย .... (หน้า) .... (หลัง)	....
สถิติการเกิดอุบัติเหตุ ☐ **ก่อน** ☐ **หลังการดำเนินการ**	
4. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรถจักรยานยนต์ (ข้อมูลจาก HR) เสียชีวิต .... ราย บาดเจ็บ .... ราย สาเหตุจาก	............(ครั้ง) ...../.....(ราย)
5. จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุในรถยนต์ (ข้อมูลจาก HR) เสียชีวิต .... ราย บาดเจ็บ .... ราย สาเหตุจาก	............(ครั้ง) ...../.....(ราย)
รวมจำนวนบุคลากรที่เสียชีวิต (ราย) รวมจำนวนบุคลากรที่บาดเจ็บ (ราย)	....
6. หน่วยงานสูญเสียงบประมาณ อาทิ ซื้อของเยี่ยม ซ่อมบำรุง ค่าจ้างชดเชย / อบรมชดเชย ฯลฯ	............(บาท)

แบบสำรวจการสวมหมวกนิรภัยในผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ผู้สำรวจ .... แผนก ....

ขณะสำรวจ ( ) ก่อนดำเนินการ ( ) หลังดำเนินการ

วันเวลาที่สำรวจ .... ( ) 07:30 - 08:30 น. ( ) 16:30 - 17:30 น.

บริเวณที่สำรวจ ( ) ทางเข้าหน่วยงาน ( ) ทางออกหน่วยงาน

คำชี้แจง โปรดขีดเครื่องหมาย / ลงในช่องบันทึกตามจริงที่สังเกตได้

หมายเหตุ การสำรวจทั้งก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ให้ยืนที่จุดเดิม เวลาเดิม โดยยืนตรงมุมหนึ่งของถนนด้านหน้าหน่วยงาน นับเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เข้าออกหน่วยงาน

ที่	การสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่				การสวมหมวกนิรภัยของผู้โดยสาร			
	ชาย	หญิง	รัดคาง	ไม่รัดคาง	ชาย	หญิง	รัดคาง	ไม่รัดคาง
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								

ตารางสรุปจำนวนร้อยละของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่สวมหมวกนิรภัยและไม่สวมหมวกนิรภัย

สถานที่สำรวจ ( ) ทางเข้า ( ) ทางออก หน้าหน่วยงาน .... จังหวัด ....

วันที่สำรวจ (วันราชการ) ....

ช่วงเวลา	ผู้ใช้รถจักรยานยนต์													
	ผู้ขับขี่							ผู้ซ้อนท้าย						
	จำนวนทั้งหมด	สวมฯรัดคาง		สวมฯไม่รัดคาง		ไม่สวม		จำนวนทั้งหมด	สวมฯรัดคาง		สวมฯไม่รัดคาง		ไม่สวม	
		จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%		จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
07.30 - 08.30														
16.30 - 17.30														

ผู้รายงาน .... วันที่ ....

ตำแหน่ง ....

หมายเหตุ

อัตราการสวมหมวกฯของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ = จำนวนผู้ขับ + ผู้ซ้อนท้ายที่สวมหมวกฯ รัดคางทุกเวลา x 100 / จำนวนผู้ขับ + ผู้ซ้อนท้ายทั้งหมดทุกเวลา

แบบสำรวจการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ใช้รถยนต์

ผู้สำรวจ .... แผนก ....

ขณะสำรวจ ( ) ก่อนดำเนินการ ( ) หลังดำเนินการ

วันเวลาที่สำรวจ .... ( ) 07:30 - 08:30 น. ( ) 16:30 - 17:30 น.

บริเวณที่สำรวจ ( ) ทางเข้าหน่วยงาน ( ) ทางออกหน่วยงาน

คำชี้แจง โปรดขีดเครื่องหมาย / ลงในช่องบันทึกตามจริงที่สังเกตได้

หมายเหตุ การสำรวจทั้งก่อนดำเนินการ และหลังดำเนินการ ให้ยืนที่จุดเดิม เวลาเดิม โดยยืนตรงมุมหนึ่งของถนนด้านหน้าหน่วยงาน นับเฉพาะรถจักรยานยนต์ที่เข้าออกหน่วยงาน

ที่	ผู้ขับรถยนต์	ผู้ขับรถยนต์		ผู้โดยสาร			
				นั่งตอนหน้า		นั่งตอนหลัง	
		คาดฯ	ไม่คาดฯ	คาดฯ	ไม่คาดฯ	คาดฯ	ไม่คาดฯ
	1. รถเก๋ง						
1							
2							
3							
	2. รถปิคอัพ						
1							
2							
3							
	3. รถตู้						
1							
2							
3						ไม่สำรวจ	

ตารางสรุปจำนวนร้อยละของผู้ขับรถยนต์ ผู้โดยสารตอนหน้า และผู้โดยสารตอนหลัง ที่คาดและไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

สถานที่สำรวจ ( ) ทางเข้า ( ) ทางออก หน้าหน่วยงาน .... จังหวัด ....

วันที่สำรวจ (วันราชการ) ....

ช่วงเวลา	ประเภทรถ	จำนวนทั้งหมด	ผู้ขับขี่				จำนวนทั้งหมด	ผู้โดยสารตอนหน้า				จำนวนทั้งหมด	ผู้โดยสารตอนหลัง			
			คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%		คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%		คาดฯ	%	ไม่คาดฯ	%
07.30 - 08.30	รถยนต์															
	รถปิคอัพ															
	รถตู้															
	รถบรรทุก															
16.30 - 17.30	รถยนต์															
	รถปิคอัพ															
	รถตู้															
	รถบรรทุก															

ผู้รายงาน .... วันที่ ....

ตำแหน่ง ....

หมายเหตุ

อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับและผู้โดยสารทุกตำแหน่ง = จำนวนผู้ขับคาดเข็มขัดฯ + ผู้โดยสารคาดเข็มขัดฯ ทุกเวลา x 100 / จำนวนผู้ขับ + จำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ทุกเวลา

รถทุกประเภท

สสส สอจร.

